

Wat nemen we mee terug naar Den Haag?

1. De Wehrhahnlinie is een mooi voorbeeld van een tram met metrokwaliteit. Door ongelijkvloers te rijden wordt veel tijdswinst behaald en neemt de ruimtelijke kwaliteit in de stad toe.
2. Düsseldorf maakt nog te weinig keuzes in modaliteiten en zij zien dit zelf ook in. Hierdoor is het nog niet gelukt het autoverkeer in de stad te verminderen. In de toekomst wil Düsseldorf hierom meer inzetten op OV, fiets en wandelen.
3. Door fiscale mogelijkheden hebben Duitse steden meer eigen middelen om te investeren in infrastructuur.
4. De P+R in Düsseldorf zijn redelijk succesvol door het koppelen van grote parkeerterreinen met de snelle U-Bahn.
5. Düsseldorf is een economisch sterke stad met een goede luchthaven. Beide steden hebben de intentie uitgesproken om een directe IC verbinding via Eindhoven door te trekken naar Den Haag. Dit is goed voor de profilering van Den Haag als internationale stad van vrede en recht.



Terugblik werkbezoek Düsseldorf

Ter inspiratie voor Schaalsprong OV Den Haag





Terugblik

- Treinverbinding Düsseldorf - Den Haag
- Stadt Düsseldorf
- Wehrhahnlinie
- Mobiliteitswende
- Rheinbahn (vervoerbedrijf)
- Wat nemen we mee terug naar Den Haag?

Foto's: Gemeente Den Haag / Martijn Beekman



Rheinbahn (bekostiging)

- De bekostiging van het OV in NRW wordt op Rijksniveau, landsdeel niveau en gemeentelijk niveau gecombineerd en ter beschikking gesteld aan Verkeersondernemingen die het OV uitvoeren.
- Op basis van inwoneraantal komt NRW uit op ca € 1,3-1,4 miljard euro voor regionaal verkeer. Uit eigen middelen kan NRW jaarlijks 220 miljoen euro financieren, daarvan is zo'n 50-60 miljoen euro beschikbaar voor investeringen in OV.
- De kostendekkingsgraad van het OV is 84%, dat wil zeggen dat 84% van de exploitatiekosten kan worden betaald uit reizigersopbrengsten.



Foto: APPM

Rheinbahn

- Het is opvallend dat het OV de laatste tijd nauwelijks in gebruik is gegroeid (gem. 0,5% per jaar). Dit ligt onder de ruimtelijk-economische groei van de stad. Dat is volgens Rheinbahn te wijten aan het onvoldoende maken van keuzes (het moet allemaal én, én, én) en onvoldoende flankerend beleid. Er wordt niet genoeg gedaan om een het OV aantrekkelijk te maken. Daarbij gaat het ook om aspecten als schone haltes, hoogwaardig materieel en sociale veiligheid.
- Bovendien heeft de vervoerder, weinig middelen om te investeren. Het areaal (en daarmee het beheer en onderhoud) en de reizigers groeien, terwijl er geen extra gelden ter beschikking worden gesteld. Daarmee wordt het systeem langzaam uitgehold.
- Het Rhein-Ruhr-Express (RXX)-project is het volgende grote OV-project. Het is gericht op het ontvlechten van de snelle doorgaande lijnen (IC's) en meer stedelijke/regionale S-bahn. Daarvoor is meer capaciteit nodig (vergelijk de 'Oude lijn').



Treinverbinding Den Haag - Düsseldorf

- In 1910 ten tijde van de wereldtentoonstelling was er een rechtstreekse verbinding tussen Düsseldorf en Den Haag.
- Tot in de jaren tachtig reed er een rechtstreekse trein van Den Haag tot in Keulen.
- Tijdens het werkbezoek is door wethouder Robert van Asten van Den Haag en Oberburgemeester Thomas Geisel van Düsseldorf de eerste stap gezet om deze directe verbinding weer in ere te herstellen.

Stadt Düsseldorf

- Düsseldorf is economisch erg succesvol in het werven van hoofdkwartieren van Chinese en Koreaanse ondernemingen. Hier zijn er meer dan 1000 van momenteel. Door de snelle economische groei is er een groot gebrek aan woningen in en rond de stad. Er zijn een viertal grote transformatiegebieden: rond Hauptbahnhof, het havengebied, rond Gustaf Gontlitzplatz en het Ingenhoven-Tal.
- De ommekeer van Düsseldorf naar een leefbare stad vond plaats toen de weg voor autoverkeer langs de Rhein een tunnel werd en de prachtige Rheinuferpromenade ontstond. Om die reden wordt er nog steeds veel geïnvesteerd om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.



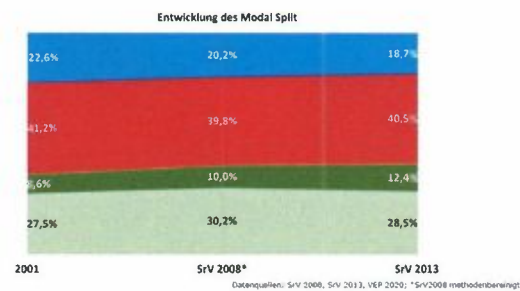
Mobiliteitswende (2)

- Het mobiliteitsplatform is een digitale omgeving. Deze wordt voorzien van een app voor OV gebruikers en een app om automobilisten naar andere modaliteiten te verleiden. Beide vragen om een andere benaderingswijze. Dit komt tot stand in nauwe samenwerking tussen stad, regio en Rheinbahn. Zij investeren hier allen in. De lead van dit project ligt bij het vervoerbedrijf, waarbij ook wordt samengewerkt met een private partij (onderdeel van Mercedes).
- Naast een technisch document voor de mobiliteitswende (Masterplan Green-City Mobility) is er ook een document specifiek voor de dialoog met de burger/omgeving gemaakt.
- Om de 'mobiliteitswende' te realiseren zal er extra geld van de nationale overheid moeten komen. Het is duidelijk dat het bestaande OV-systeem uit oogpunt van capaciteit nog niet geschikt is om deze mobiliteitswende te faciliteren.



Mobiliteitswende, Plan D

- De stad zet in op een 'mobiliteitswende'. Een radicale omslag van de mobiliteit in en om de stad. Inzet is om de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid te vergroten. En bovendien zo een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen. Streven is om het aandeel van voetganger, fiets en OV te laten toenemen als dragers van het mobiliteits-systeem. De auto zal hierdoor een andere positie krijgen in de stad.
- De doelen zijn nog niet vertaald in concrete cijfers (bijvoorbeeld beoogde modal split). Dat is een volgende stap. Het proces zit nu in de afronding van de eerste fase: het stellen van doelen en leidende principes. De 'mobiliteitswende' bestaat, naast een overkoepelende visie, uit een pakket aan maatregelen. Onderdeel van deze maatregelen zijn de ontwikkeling van (uiteindelijk) dertig mobiliteitshubs, slimme VRI's, vraagafhankelijk vervoer en de ontwikkeling van een 'mobiliteitsplatform'.



Deze afbeelding laat de modal split zien van vóór de opening van de Wehrhahlnlinie.

Stadt Düsseldorf (2)

- In het project Kö-Bogen (investeringsvolume 380 miljoen euro) werd een groot autoverkeersknooppunt geheel onder de grond weggewerkt om er nieuwe woningen, kantoren en winkelruimten toe te voegen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.
- Er gaat veel aandacht uit naar het herstellen van de Blaugrünen Ring rond de stad waarmee de hoogtepunten van Düsseldorf in een doorgaande parkachtige setting beleefd kunnen worden.
- Düsseldorf is erg gericht op de auto. Er kan nog veel winst behaald worden door automobilisten aan de rand van de stad op een P+R te laten parkeren en met het OV verder de stad in te reizen. Om de fiets een aantrekkelijk en veilig alternatief te maken dienen eerst aanpassingen in de infrastructuur te worden gedaan.





Wehrhahnlinie

- Inzet was om met de tunnel onder de grond, 'de meest leefbare stad' van Duitsland te maken. Een ambitie waar Düsseldorf de voorbije eeuwen in de breedte in is gelaagd.
- Door de 3,4 km lange tunnel rijden een viertal lage vloer tramlijnen. Deze waaieren uit, onder de stad door, waardoor in de stad zelf meer ruimte is gecreëerd voor fietsers en voetgangers. De snelheid van de tram is door deze ondertunneling veel hoger geworden.
- Het is van belang om een groot idee te hebben en dat vervolgens stap voor stap en langjarig uit te voeren! 'Het succes van een stad hangt in toenemende mate af van het succes van haar mobiliteitssysteem.'
- De bouw van de Wehrhahnlinie kostte ca. 929 miljoen euro.



Wehrhahnlinie (bekostiging)

- De bekostiging van de Wehrhahnlinie heeft traditioneel plaats gevonden, waarbij de helft vanuit Nord Rhein Westfalen (NRW) en de andere helft door de Stadt Düsseldorf is betaald. Er heeft geen alternatieve bekostiging uit bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling plaats gevonden. Wat wel opvalt is dat de stad Düsseldorf, die rijk is, ca 400 miljoen euro uit eigen middelen heeft betaald. Hiervoor spaart zij jaarlijks zo'n 60 miljoen euro. Düsseldorf heeft als stad meer mogelijkheden om belasting te heffen op bedrijven, omdat Düsseldorf van deze mogelijkheden gebruik maakt zijn er ook zichtbare investeringen nodig, zoals de Wehrhahnlinie.
- De Wehrhahnlinie is ongeveer een derde duurder geworden door vondsten in de grond en stijging van de bouwkosten die 1-op-1 werden doorberekend aan het project. Het risico van deze meerkosten lag bij de stad. Wel is de bouw binnen de vooraf gestelde planning uitgevoerd.